



**VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ**

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

**FAKULTA STAVEBNÍ**

FACULTY OF CIVIL ENGINEERING

**ÚSTAV ARCHITEKTURY**

INSTITUTE OF ARCHITECTURE

**NÁVRH SÍDELNÍ STRUKTURY SOUDOBÉHO  
MĚSTA V HISTORICKÉM KONTEXTU.**

DESIGN OF SETTLEMENT STRUCTURE OF CONTEMPORARY CITY IN HISTORICAL  
CONTEXT.

**DIPLOMOVÁ PRÁCE**

DIPLOMA THESIS

**AUTOR PRÁCE**

AUTHOR

**Bc. Michaela Skoupilová**

**VEDOUCÍ PRÁCE**

SUPERVISOR

**Ing. arch. JAN MÁJEK, Ph.D.**

**BRNO 2021**



**VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ**

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

**FAKULTA STAVEBNÍ**

FACULTY OF CIVIL ENGINEERING

**ÚSTAV ARCHITEKTURY**

INSTITUTE OF ARCHITECTURE

**NÁVRH SÍDELNÍ STRUKTURY SOUDOBÉHO  
MĚSTA V HISTORICKÉM KONTEXTU.**

DESIGN OF SETTLEMENT STRUCTURE OF CONTEMPORARY CITY IN HISTORICAL  
CONTEXT.

**DIPLOMOVÁ PRÁCE**

DIPLOMA THESIS

**AUTOR PRÁCE**

AUTHOR

**Bc. Michaela Skoupilová**

**VEDOUCÍ PRÁCE**

SUPERVISOR

**Ing. arch. JAN MÁJEK, Ph.D.**

**BRNO 2021**



# VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

## FAKULTA STAVEBNÍ

<b>Studijní program</b>	N3504 Architektura a rozvoj sídel
<b>Typ studijního programu</b>	Navazující magisterský studijní program s prezenční formou studia
<b>Studijní obor</b>	3501T014 Architektura a rozvoj sídel
<b>Pracoviště</b>	Ústav architektury

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

<b>Student</b>	Bc. Michaela Skoupilová
<b>Název</b>	Návrh sídelní struktury soudobého města v historickém kontextu.
<b>Vedoucí práce</b>	Ing. arch. Jan Májek, Ph.D.
<b>Datum zadání</b>	30. 11. 2020
<b>Datum odevzdání</b>	21. 5. 2021

V Brně dne 30. 11. 2020

---

doc. Ing. arch. Juraj Dulenčín, Ph.D.  
Vedoucí ústavu

---

prof. Ing. Miroslav Bajer, CSc.  
Děkan Fakulty stavební VUT

## PODKLADY A LITERATURA

Územně plánovací dokumentace řešeného města (ZÚR, ÚP, RP).

Související vyhlášky, technické normy a hygienické předpisy.

GEHL, Jan. Města pro lidi. Brno: Partnerství, 2012. ISBN 9788026020806.

GEHL, Jan. Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství. Boskovice: Albert, 2000. ISBN 8085834790.

HNILÍČKA, Pavel. Sídelní kaše: Otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů.

Urbanismus. Brno: ERA, 2005. ISBN 80-7366-028-8.

HRŮZA, Jiří. Stavitelé měst. Praha: Agora, 2011. ISBN 9788086820088.

JACOBS, Jane. Ekonomie měst. Dolní Kounice: MOX NOX, 2012. ISBN 978-80-905064-1-1.

JEHLÍK, Jan. Rukověť urbanismu: architektura poznávání a navrhování prostředí. Praha: Ausdruck Books, 2016. ISBN 9788026095583.

JEHLÍK, Jan. Obec a sídlo: o krajině, urbanismu a architektuře. Praha: Ausdruck Books, 2013. Edice architektury. ISBN 978-80-260-5399-6.

KRIER, Léon. Architektura - volba nebo osud. Praha: Academia, 2001. ISBN 8020000127.

LYNCH, Kevin. Obraz města: The image of the city. Praha: Polygon, 2004. ISBN 8072730940.

MVRDV, MAAS, Winy, Jakob VAN RIJS a Richard KOEK. MVRDV. FAR MAX: Excursions on Density. 3. vyd. Rotterdam: 010 Publishers, 2006. ISBN 90-6450-587-x.

SCHENK, Leonhard, Oliver FRITZ, Rolo FUTTERER a Markus NEPL. Designing cities: basics, principles, projects. Basel: Birkhauser, [2013]. ISBN 978-3-0346-1325-5.

SITE, Camillo. Stavba měst podle uměleckých zásad. Vydal: ÚÚR, Brno, 2012.

ŠÉPKA, Jan a Mirka TŮMOVÁ. Jak se dělá město. Praha: Prostor - architektura, interiér, design, 2015. ISBN 978-80-87064-15-3.

## ZÁSADY PRO VYPRACOVÁNÍ

Tématem diplomové práce je urbanistický návrh soudobé, resp. nadčasové městské struktury v řešeném městském prostoru. Úkolem je prokázat životaschopnost a celkovou udržitelnost navržené zástavby s důrazem na ekonomické, sociální a environmentální parametry. Bude navržen i odpovídající veřejný prostor (náměstí, třída, ulice) v této struktuře v podrobnějším zpracování.

Výkresová část bude zpracována s využitím CAD, textová část a případné tabulkové přílohy budou zpracovány v textovém a tabulkovém editoru PC. Ve stanoveném termínu bude výsledný elaborát odevzdán vedoucímu diplomové práce v úpravě a kompletaci podle jednotných pokynů Ústavu architektury FAST VUT v Brně. Při zpracování diplomového projektu je nezbytné řídit se směrnici děkana č. 04/2019 Úprava, odevzdávání a zveřejňování závěrečných prací na Fakultě stavební Vysokého učení technického v Brně vč. všech dodatku a příloh.

Předepsané přílohy:

Seznam složek:

A. DOKLADOVÁ ČÁST

B. URBANISTICKÁ STUDIE:

- textová část A4 v předepsané podobě (s celkovým popisem navrženého řešení)

- urbanistická studie v úměrném měřítku a minimálním obsahu: Průzkumy a rozbor,

Výkres problémů, limitů, hodnot a záměrů, Výkres širších územních vztahů, Hlavní výkres,

Koordinální situace, Charakteristické půdorysy (1PP, 1NP, Typické podlaží, Střechy),

Charakteristické řezy, Klíčové pohledy, Perspektivní pohledy (vizualizace), Urbanistický

detail v úměrném měřítku, Další grafické přílohy komplexně prokazující kvality navrženého řešení.

- úplný projekt ve formátu 2xA3 a 1xB1 a presentační plakát 700/1000mm.

C. MODEL v úměrném měřítku, USB flash disk nebo CD s dokumentací celého projektu

## STRUKTURA DIPLOMOVÉ PRÁCE

VŠKP vypracujte a rozčleňte podle dále uvedené struktury:

1. Textová část závěrečné práce zpracovaná podle platné Směrnice VUT "Úprava, odevzdávání a zveřejňování závěrečných prací" a platné Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání a zveřejňování závěrečných prací na FAST VUT" (povinná součást závěrečné práce).
2. Přílohy textové části závěrečné práce zpracované podle platné Směrnice VUT "Úprava, odevzdávání, a zveřejňování závěrečných prací" a platné Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání a zveřejňování závěrečných prací na FAST VUT" (nepovinná součást závěrečné práce v případě, že přílohy nejsou součástí textové části závěrečné práce, ale textovou část doplňují).

---

Ing. arch. Jan Májek, Ph.D.  
Vedoucí diplomové práce

## **ABSTRAKT**

Tato diplomová práce se zabývá návrhem udržitelné sídelní struktury v Náměšti nad Oslavou. Konkrétně v její jihovýchodní části, mezi rybníkem Rathan a přehradou Vícenický žleb. Jedná se urbanistickou studii, která se snaží najít vhodné prostorové řešení pro oblast města za železnicí. Mezi významné faktory ovlivňující návrh, patří napojení území na komunikační síť města a rozbití bariéry, kterou utváří železniční trať. Dalšími faktory jsou svažitost terénu a silný přírodní i historický charakter místa.

Koncept tvorby je založen na vnímání čtvrti za železnicí, jako samostatné části města, kterou je nutno napojit na stávající strukturu. Pojetí území využívá historického odkazu stezky, která kopíruje osu spojující zámek, sousoší sv. Trojice na náměstí a kříž na horizontu lesa v řešeném území. Důležité je podpoření přírodního charakteru a tím i génia loci celého města.

Návrh klade důraz na efektivnost zastavění území, dopravní napojení, měřítko města, prostupnost území, důležitost pohybu pěších a prolomení monofunkce staré čtvrti, vytvořením centrálního veřejného prostoru. Důležité je také umístění dominant, které ovlivní místní i dálkové pohledy na město.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

Náměšť nad Oslavou, udržitelná sídelní struktura, urbanismus, urbanistická studie, veřejný prostor, napojení, svah, dominanty, prostupnost, historická stezka, železnice

## **ABSTRACT**

This diploma thesis is focused on project of sustainable urban structure in Náměšť nad Oslavou. Specifically, in southeast area of the city between pond Rathán and dam Vícenický žleb. This urban-planning study endeavours to create a suitable structure for city area behind railways. There are relevant factors which influence the proposal, such as connection of the parcel to traffic network of the city and breaking down barrier of the railway. Other factors are slope of the terrain and significant nature and historical character of the city.

The concept is based on perception of the city area behind the railway, as separated district of the city which must be connected to current structure. Conception of the area uses historical legacy of path. This path copy axis, which connects castle, statue on main historical square and Cristian cross on forest horizon in designed area. It is important to support natural character and genius loci of the whole city.

The urban study emphasizes the effectivity of the land use, traffic connection, scale of the city, permeability of the new designed area, importance of pedestrian's movement and cancelation of residential monofunction by creating of central public space. Placement of dominants is important due to view of the city.

## **KEYWORDS**

Náměšť nad Oslavou, sustainable urban structure, urban planning, public space, connection, slope, dominant, permeability, historical path, railway

## BIBLIOGRAFICKÁ CITACE

Bc. Michaela Skoupilová ***Návrh sídelní struktury soudobého města v historickém kontextu..*** Brno, 2021. 28 s., 17 s. příl. Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav architektury. Vedoucí práce Ing. arch. Jan Májek, Ph.D.



## PROHLÁŠENÍ O SHODĚ LISTINNÉ A ELEKTRONICKÉ FORMY ZÁVĚREČNÉ PRÁCE

Prohlašuji, že elektronická forma odevzdané diplomové práce s názvem *Návrh sídelní struktury soudobého města v historickém kontextu*. je shodná s odevzdanou listinnou formou.

V Brně dne 20. 5. 2021

---

Bc. Michaela Skoupilová  
autor práce

## PROHLÁŠENÍ O PŮVODNOSTI ZÁVĚREČNÉ PRÁCE

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci s názvem *Návrh sídelní struktury soudobého města v historickém kontextu*. zpracoval(a) samostatně a že jsem uvedl(a) všechny použité informační zdroje.

V Brně dne 20. 5. 2021

---

Bc. Michaela Skoupilová  
autor práce

## **PODĚKOVÁNÍ**

Ráda bych poděkovala Ing. arch. Janu Májkovi, Ph.D. za cenné rady, věcné připomínky, vstřícnost při konzultacích po celou dobu studia a za vedení diplomové práce.

## OBSAH

- a) titulní list
- b) zadání VŠKP
- c) abstrakt v českém a anglickém jazyce, klíčová slova v českém a anglickém jazyce
- d) bibliografická citace VŠKP
- e) prohlášení autora o původnosti práce
- f) poděkování
- g) obsah
- h) úvod
- i) vlastní text práce
- j) závěr
- k) seznam použitých zdrojů
- l) seznam použitých zkratk a symbolů
- m) seznam příloh
- n) prohlášení o shodě listinné a elektronické formy VŠKP

## ÚVOD

Tato diplomová práce se zabývá návrhem udržitelné sídelní struktury v Náměšti nad Oslavou. Konkrétně se jedná o její jihovýchodní části, mezi rybníkem Rathan a přehradou Vícenický žleb. Jedná se urbanistickou studii, která se snaží najít vhodné prostorové řešení pro oblast za železnicí. Mezi významné faktory ovlivňující návrh, patří napojení území na komunikační síť města a rozbití bariéry, kterou utváří železniční trať. Dalšími faktory jsou svažitost terénu a silný přírodní i historický charakter místa.

VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ  
FAKULTA STAVEBNÍ

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

## OBSAH

1.	ANALÝZA MĚSTA	
1.1	ŠIRŠÍ VZTAHY	2
1.2	ŠIRŠÍ VZTAHY	2-3
2.	ANALÝZA MĚSTA	
2.1	DOPRAVA	
2.1.1	ČASOVÁ DOSTUPNOST	3
2.1.2	HIEARCHIE CEST	3-4
2.1.3	INTENZITA DOPRAVY	4
2.1.4	PROSTUPNOST KOLEJÍ	4
2.1.5	PĚŠÍ DOSTUPNOST MĚSTA	4
2.1.6	HISTORICKÁ STEZKA	4
2.1.7	PARKOVÁNÍ	4-5
2.2	PŘÍRODNÍ PODMÍNKY	
2.2.1	VODNÍ PLOCHY A TOKY	5
2.2.2	OCHRANA KRAJINY	5
2.2.3	ZELEŇ	5
3.	ANALÝZA MĚSTA	
3.1	MĚSTO	
3.1.1	STRUKTURA ZÁSTAVBY	6
3.1.2	DRUHY BYDLENÍ	6
3.1.3	PRŮMYSLOVÉ A ZAMĚDĚLSKÉ AREÁLY	6
3.1.4	MĚSTSKÁ PAMÁTKOVÁ ZÓNA	6
3.1.5	MÍSTA K SEZENÍ, SOCHY, KŘÍŽE	6
3.1.6	VEŘEJNÉ PROSTORY	7
3.1.7	ROZVOJOVÉ LOKALITY	7
3.1.8	NEPROSTUPNÉ ÚZEMÍ MĚSTA	7
3.1.9	PROSTUPNÉ ÚZEMÍ MĚSTA	7
3.1.10	TERÉN A DOMINANTY	7-8
3.1.11	ÚP	
4.	PROBLÉMOVÝ VÝKRES	
4.1	ZHODNOCENÍ MĚSTA	8
4.2	HLAVNÍ PROBLÉMY ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ	8-9
4.3	HLAVNÍ BENEFITY ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ	9
5.	KONCEPT	10
6.	NÁVRH	
6.1	FÁZE	10
6.2	ETAPY	10-11
6.3	STRUKTURA ZÁSTAVBY	11
6.4	VEŘEJNÉ PROSTORY	11
6.5	PROSTUPNOST ÚZEMÍ	11-12
6.6	NAPOJENÍ ÚZEMÍ	12
6.7	DRUHY KOMUNIKACÍ	12
7.	BILANCE	13
8.	ZÁVĚR	14

## **1. ANALÝZA MĚSTA**

Malé město na úpatí Vysočiny, 40 kilometrů západně od Brna, leží na malebných březích dolního toku řeky Oslavy. Místní jméno Náměšť je původem české. Označovalo se tak místo (sídliště nad řekou), kde bylo něco namístěno, nashromážděno, naplaveno - písek, spraš, hlína. Náměšťsko zasáhly, byť jen sporadicky, téměř všechny vlny moravského pravěkého osídlení. Směřovaly už od paleolitu proti toku řek Oslavy a Jihlavy. Počátky systematického osídlení Náměšťska spadají však až do počátku 12. století. Podél řeky Oslavy vedla od nejstarších dob po návrších důležitá cesta vedoucí z brněnského podhradí k Jihlavě a dál do Čech.

Historické centrum města je památkovou zónou. Město je proslulé hudbou, výrobou koberců a nezapomenutelným, pro Náměšť až typickým pohledem na zámek spolu s barokním mostem. Zámek byl přestaven do renesančního stylu z původně gotického hradu. Má malou francouzskou zahradu a rozsáhlý anglický park, který navazuje na oboru. Centrum města má úžasnou atmosféru, hlavně díky využití nábřeží řeky Oslavy.

Náměšť má status města s rozšířenou působností. Počet obyvatel se pohybuje okolo 5 000. Do jeho katastrálního území spadají i obce Jedov, Otradice a Zňátky. Jeho rozloha je 1875 ha. Jsou zde dvě mateřské a dvě základní školy. Město má několik zajímavých možných rozvojových lokalit. Jedna z nich, na jihozápadě města, mezi rybníkem Rathan a přehradou Vícenický žleb, je předmětem této diplomové práce.

### **1.1 ŠIRŠÍ VZTAHY**

Náměšť má výhodnou polohu v rámci regionu. Nachází se nedaleko elektrárny Dukovany a letecké základny AČR. Město je dobře přístupné jak z Třebíče a ostatních měst na Vysočině, tak z Brna. Výhodou je také poloha nedaleko dálnice D1.

### **1.2 HISTORICKÝ VÝVOJ**

V roce 1825 se město skládalo ze tří částí. První a nejstarší byl původní gotický hrad, přestavěný do podoby renesančního zámku s budovami, které spadaly pod jeho správu. Další částí bylo podzámčí, skládající se ze zástavby na břehu řeky Oslavy, odkud bylo přes most přístupné náměstí s kostelem. Samostatnou částí byla kolonie dělnický domků - nesoucí místní název Červené domky. Nacházely se proti proudu řeky směrem na sever. U hlavního tahu byly nádrže, které byly zásobovány vodou z rybníku Rathan.

Uplynulo přes 50 let a Náměšť nad Oslavou se rozrostla o zhruba čtyři desítky stavení. Zástavba byla orientována podél obchodní cesty spojující Třebíč a Brno. Tak začal rozvoj města směrem na západ. Okolo největší nádrže vzniká náves. Začíná rozvoj průmyslu ve městě. Ten se soustředí hlavně na břeh řeky Oslavy. Směrem na jih, po proudu řeky se začíná utvářet budoucí zemědělská usedlost.

Rok 1952, v tomto období jsou již zrušeny nádrže a tím zaniká náves. Železnice je v provozu od roku 1886. Do konce 50. let byla již téměř kompletně zformována zástavba okolo ulice Třebíčské, která tvořila hlavní silniční tah. V návaznosti na tuto zástavbu se je vybudována čtvrť okolo ulice Husová směrem ve stoupání svahu a k rybníku Rathan. Začíná se také rozvíjet čtvrť za kolejemi. Největší rozvoj a přírůstek obyvatel města nastává vybudováním panelového sídliště u rybníka Rathan. Město se rozrůstá také na východě, mezi zámeckou oborou a řekou Oslavou, které vytyčují hranice rozvoji této lokality. Objevuje se také rekreační zástavba na hranách svahů. V této době také vzniklo zemědělské středisko v meandru řeky za městem.

Do současné podoby města se Náměšť nad Oslavou rozrostla zahuštěním zástavby směrem k hranicím města, které vytyčují hrany svahů a hranice zeleně. Opět nastává navýšení počtu obyvatel, které je způsobeno vybudováním panelového sídliště na jihu města, mezi stávající zástavbou „čtvrť za kolejemi“ a rekreačními objekty. Této území se dále rozvíjí vystavěním řadových a individuálních rodinných domů. Jsou také přistavěny další objekty sídliště na opačném konci města u rybníka. Zde se začíná rozrůstat průmysl. Místo původní návsi je vybudován „veřejný prostor“ který tvoří několik individuálních objektů komerce a služeb.

## **2. ANALÝZA MĚSTA**

### **2.1 DOPRAVA**

#### **2.1.1 ČASOVÁ DOSTUPNOST**

Náměšť nad Oslavou má výhodnou polohu jak pro cesty do Brna, tak i do Třebíče a Jihlavy. Velkou výhodou je poloha blízko dálnice D1. Město se také nachází nedaleko jaderné elektrárny Dukovany, která je v regionu důležitým zaměstnavatelem. Díky možnosti využití železniční trati, která je obsluhována integrovaným dopravním systémem kraje, je zajištěno kvalitní spojení MHD do ostatních měst, které bude ještě zkvalitněno rekonstrukcí, díky které bude trať elektrifikována.

#### **2.1.2 HIERARCHIE CEST**

Funkci hlavního silničního tahu tvoří silnice II. třídy na ulici Třebíčská, která prochází středem města, téměř paralelně s železnicí. Tato silnice vede údolím mezi dvěma svahy, na kterých se rozprostírají dvě čtvrti. Severní u rybníka a jižní „za železnicí“. Silnice III. třídy propojují Náměšť s okolními



obcemi. Síť místních komunikací tvoří většinou pravoúhle napojené komunikace, které vedou po obvodu bloků zástavby. Největší bariéru ve městě tvoří železnice.

### **2.1.3 INTENZITA DOPRAVY**

Nejvytíženější je hlavní tah na ulici Třebíčská. Z analýzy vyplývá, že intenzita dopravy je silnější směrem na Třebíč, než na Brno. Nejméně využívanými jsou silnice vedoucí do obcí Jedov a Březník.

### **2.1.4 PROSTUPNOST KOLEJÍ**

Železnice tvoří ve městě podstatnou bariéru. Jediným spojením "čtvrti za kolejemi" a městem je přetížený úroňový přejezd na ulici Boženy Němcové. Na západě, při vjezdu do města ústí do kruhového objezdu silnice vedoucí k lomu. Zde je zřízen železniční přejezd, který je však nepoužívaný a je opatřen pevnou závorou. Díky nedostatečné prostupnosti železnice vznikají v okolí nádraží nebezpečné pěší zkratky. Je nutné vytvořit nové napojení jak pro automobilovou, tak pro pěší dopravu a zaměřit se na co možná nejmenší kolizi se železnicí. Vhodné bude využití nadjezdů a podjezdů, místo budování úroňových přejezdů.

### **2.1.5 PĚŠÍ DOSTUPNOST MĚSTA**

Díky poměrně kopcovitému terénu, který se nachází v celém městě, jsou docházkové vzdálenosti náročnější na čas. Nádraží, západní část ulice Husova s panelovým sídlištěm, zámek i kolonie bývalých dělnických domů jsou dostupné z centra města pěšky za zhruba 15 minut. Panelové sídliště ve „čtvrti za kolejemi“ má docházkovou vzdálenost minimálně 20 minut. Řešené území má při správném pěším napojení potenciál výborné dostupnosti nádraží i historického centra města.

### **2.1.6 HISTORICKÁ STEZKA**

Historická stezka, která je dochována na mapách. Vedla ze zámku, přes náměstí směrem ke kříži na horizontu. Dále pak pokračovala do Vícenic a tím tuto obec propojovala s městem. Na její trase se nachází několik soch a další kříž. Boží muka na horizontu, na kraji lesa leží na prodloužené ose spojnice zámku a sousoší sv. Trojice na náměstí. Ve svém návrhu tuto skutečnost vnímám jako velmi silný aspekt, se kterým je nutné dále pracovat.

### **2.1.7 PARKOVÁNÍ**

Ve městě se nachází 4 větší parkoviště o celkové kapacitě necelých 400 parkovacích stání. Jako dalších parkovacích možnosti lidé využívají stání na ulicích obsluhující individuální rodinné bydlení. Problém s parkováním

nastává na obou panelových sídlištích. Zvláště panelové sídliště ve „čtvrti za kolejemi“ má parkování velmi kolizní charakter. Auta tu parkují i na zatravněné ploše za panelovým domem. Ve městě se nachází 4 větší parkoviště o celkové kapacitě necelých 400 parkovacích stání. Jako dalších parkovacích možností lidé využívají stání na ulicích obsluhující individuální rodinné bydlení. Problém s parkováním nastává na obou panelových sídlištích. Zvláště panelové sídliště ve „čtvrti za kolejemi“ má parkování velmi kolizní charakter. Auta tu parkují i na zatravněné ploše za panelovým domem.

## **2.2 PŘÍRODNÍ PODMÍNKY**

### **2.2.1 VODNÍ PLOCHY A TOKY**

Velkým potenciálem jsou dvě vodní plochy - rybník Rathan a přehrada Vícenický žleb. Tyto dvě vodní plochy mají pro naše území velký význam. Okolo obou je krásné přírodní prostředí s možností rekreace a krásných výhledů. Další výhodou města je, že ním protéká řeka Oslava. Město nasadilo dobrý trend v práci s jejím nábřežím, ve kterém je nutno nadále pokračovat a podpořit ho například zkultivováním průmyslových areálů, které se na břehu řeky nachází. Vodní plochy i řeka vytváří nezapomenutelného génia loci města, který v návštěvníkovi zanechá hlubokou stopu.

### **2.2.2 OCHRANA KRAJINY**

Ochrana krajiny se vztahuje zejména na tok řeky Oslavy a Vícenického potoka. Dalším důležitým chráněným prvkem je pohledová zeleň zámku a také zámecká oboře. Je nutné v návrhu pracovat s podpořením zeleného horizontu a zamezit tak trendu výstavby vysokopodlažních bytových domů, které svým nevhodným umístěním tento zelený horizont narušují a tím ovlivňují dálkové a místní pohledy na město.

### **2.2.3 ZELENĚ**

Městská zeleň Náměstě nad Oslavou se nachází v centru města u nábřeží řeky Oslavy. Největší travnatou plochou je prostor mezi ulicemi Sadová a Lipová, kudy vede silnice II. třídy navazující na ulici Třebíčskou. Tento prostor neslouží občanům města, ale pouze odděluje hlavní silniční tah od ostatních ulic. Dalšími celky je městská zeleň v okolí panelových domů. Prostor zámku s malou francouzskou zahradou a anglickým parkem je vhodným odpočinkovým místem, které je však značně odtrženo od zbytku města. V okolí Náměstě je však dostatek přírodní zeleně, například ve svazích, které stoupají vzhůru od toku Vícenického potoka, v okolí zámku a také v zámecké oboře, která je však návštěvníkům otevřena pouze pár měsíců v roce. Pro město je důležité zachování a podpoření zelených horizontů lesů a pohledové zeleně.

### **3. ANALÝZA MĚSTA**

#### **3.1 MĚSTO**

##### **3.1.1 STRUKTURA ZÁSTAVBY**

Historické centrum města se skládá ze zámeckého areálu a z podzámčí s náměstím, kostelem a barokním městem. Funkci předměstí tvoří čtvrť okolo ulice Husovy, „čtvrť za kolejemi“, zástavba okolo hlavního silničního tahu a také zástavba pod oborou. Průmysl se soustřeďuje na západ města k uličnímu tahu, k rybníku Rathan a také na břeh řeky Oslavy. Dalším takovým územím je za městem po směru toku řeky.

##### **3.1.2 DRUHY BYDLENÍ**

Největší plochu zaujímají individuální rodinné domy. Ve městě se nachází málo tradičních městských domů, ty se soustředí pouze po obvodu náměstí. Ve 2. polovině minulého století byly postaveny panelové domy na dvou okrajích města. V této době také vznikly řadové domy ve „čtvrti za kolejemi“. V dnešní době je Náměstí nad Oslavou žádaným místem pro bydlení, avšak bohužel sehnat zde nemovitost k pronájmu i ke koupi je podstatně složitá a náročná.

##### **3.1.3 PRŮMYSLOVÉ A ZEMĚDĚLSKÉ AREÁLY**

Průmyslové areály historicky vznikly hlavně na březích řeky. V dalším vývoji města se soustředili na jeho okraj. Zemědělské středisko je umístěno v meandru řeky za městem ve směru toku. Město by se mělo v budoucnu zaměřit na brownfieldy na březích řeky. Pro řešené území je také nutné zaměřit se na umístění průmyslu v západní části města u kruhového objezdu.

##### **3.1.4 MĚSTSKÁ PAMÁTKOVÁ ZÓNA**

Městská památková zóna se vztahuje na zámecký areál a centrum města s náměstím. Nevhodné je umístění supermarketu v tomto chráněném celku u hlavního tahu.

##### **3.1.5 MÍSTA K SEZENÍ, SOCHY, KŘÍŽE**

Kříže se kromě toho na horizontu řešeného území objevují také nad zámkem a na náměstí. Sochy se nachází jak u zámku, na náměstí tak také nedaleko náměstí Míru u hlavního silničního tahu. Spojovala je historická stezka, která vedla na horizont řešeného území a odtud pokračovala do Víčenic. Místa k sezení se nachází hlavně v okolí řeky, zámku a náměstí, kde jsou hojně využívána.

### **3.1.6 VEŘEJNÉ PROSTORY**

Jako hlavní veřejný prostor města vnímám náměstí v historickém centru. Vývojem města se zformovaly další dva významné veřejné prostory. Jeden na ulici Husova u panelového sídliště, jehož potenciál může být rekonstrukcí této ulice značně podpořen. Dalším takovým místem je prostor mezi individuálními komerčními objekty při hlavním silničním tahu. Tento prostor nemá městský charakter a město by se mělo zaměřit na další vývoj tohoto území. Měla by zde vzniknout městská struktura, která by měla návaznost na dopravní uzel u nádraží. Potenciálem pro vytvoření kulturního centra je sokolovna a její okolí. Samostatným veřejným prostorem turistického charakteru je zámek a jeho zahrady. Na severu města v meandru řeky se nachází sportovní areál. V létě se veřejným prostorem stává také břeh rybníka Rathan. Ve „čtvrti za kolejemi“ se žádný veřejný záměrně vytvořený prostor nenachází. Území má charakter monofunkce bydlení a je nutno zde vytvořit veřejný prostor městského charakteru který propojí tuto monofunkční čtvrť s navrženou zástavbou v řešeném území.

### **3.1.7 ROZVOJOVÉ LOKALITY**

Město má několik možných rozvojových lokalit. Jedním z nich jsou brownfieldy v centru města na břehu řeky (3,4). Dalším významným územím bude zástavba za panelovými domy na severu města u rybníka (2). Největším územím (1) pro rozvoj je řešením této diplomové práce.

### **3.1.8 NEPROSTUPNÉ ÚZEMÍ MĚSTA**

Díky převažující individuální zástavbě rodinných domů s jejich zahradami je většina města neprostupná, soukromá.

### **3.1.9 PROSTUPNÉ ÚZEMÍ MĚSTA**

Prostupným územím města jsou ulice a dále také okolí panelových domů. Prostupnost je zajištěna také na jednom břehu řeky Oslavy. Dalším prostupným místem je veřejný prostor u hlavního tahu, hlavně díky individuální zástavbě komerčních objektů.

### **3.1.10 TERÉN A DOMINANTY**

Náměstí nad Oslavou má značně proměnlivý terén. Nejníže je položen tok řeky Oslavy a na něj navazující historické centrum města. Hlavní silniční tah vede v údolí, z něhož se zvedají svahy. Na tom severním je obytná čtvrť s ulicí Husovou. Jižním svahem je naše řešené území a „čtvrť za kolejemi“. Důležitým terénním zlomem je skalní masiv, na kterém se tyčí zámek. Ten je hlavní dominantou celého města. Je viditelný z mnoha míst v Náměstí nad Oslavou i v jejím okolí. Další dominantou je budova domova důchodců.

Nevhodně jsou umístěny panelové sídliště, které narušují pohledy na město z okolí.

### **3.1.11 ÚP**

V navrženém ÚP je námi řešené území v plochách pro individuálního bydlení a smíšených ploch obytných městských. Pás na nejvýše položených místech je navržen pro tělovýchovu a sportovní zařízení. Jakoukoliv výstavbu v tomto území je možné realizovat pouze na základě vypracování územní studie.

## **4. PROBLÉMOVÝ VÝKRES**

### **4.1 ZHODNOCENÍ MĚSTA**

Náměšti nad Oslavou chybí další kvalitní městské prostory. Historické náměstí bohužel pro dnešní potřeby města již nestačí. Je nutné zajistit větší prostupnost železnice, aby ve městě neměla funkci bariéry, jako je tomu doposud. Důležité je potlačit výstavbu vysokopodlažních bytových domů, které narušují zelený horizont a tím i dálkové pohledy a místní výhledy na město.

Je nutné řešit podobu veřejného prostoru u hlavního tahu s individuálně rozmístěnými komerčními objekty. Nádraží a jeho okolí je nutné kultivovat do požadované podoby a zajistit napojení na řešené území. Město by se také mělo soustředit na zahušťování zástavby v centru města, využitím území průmyslových areálů při břehu řeky. Dalším potenciálem je vytvoření kulturního centra města v okolí sokolovny a také rekonstruovat ulici Husovu, která může sloužit jako kvalitní prostor města se zázemím pro občany této části města.

Město výborně pracuje s nábřežím řeky, nelze říct, že by byl tento potenciál opomenut, jak je tomu u spousty českých měst. Je potřeba tento trend nadále udržovat. Přírodní charakter okolí Náměště nad Oslavou má velmi silnou atmosféru a společně s historickou stopou ve městě, ať už náměstím nebo zámeckým areálem, utváří zcela charakteristický obraz města, který by měl být podpořen a na který by se nemělo zapomenout při jeho dalším rozvoji.

### **4.2 HLAVNÍ PROBLÉMY ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ**

- Železnice ve městě je podstatnou bariérou, která dělí město na dvě poloviny.
- Jedním z hlavních problémů čtvrti za železnicí je, že její jediné spojení se zbytkem města je přes přetížený železniční přejezd, který je na hranici své kapacity. Je nutné vypořádat se s novým napojením jak pro pěší, tak

automobilovou dopravu, které usnadní fungování Náměště nad Oslavou jako jednoho celku.

- Dalším významným nedostatkem je monofunkce „čtvrť za kolejemi“. Nachází se zde pouze rodinné a bytové domy, bez služeb a občanské vybavenosti. Obyvatelé této čtvrti jsou tak odkázáni pouze na část města, kterou od nich odděluje železnice s nedostatečnou prostupností.
- V celé této čtvrti za kolejemi se nachází zhruba 450 domácností. Nejpočetnější je jejich zastoupení v panelových domech, které nemají téměř žádné zázemí. Panelové domy také svým umístěním na hraně horizontu neprospívají dálkovým pohledům směrem na město ze zámku. Je nutné potlačení dalšího zastavování a ničení horizontu zeleně. A také vytvoření lepšího zázemí pro možnost umístění veřejné vybavenosti a služeb.
- V celé této čtvrti za kolejemi se nachází zhruba 450 domácností. Nejpočetnější je jejich zastoupení v panelových domech, které nemají téměř žádné zázemí. Panelové domy také svým umístěním na hraně horizontu neprospívají dálkovým pohledům směrem na město ze zámku. Je nutné potlačení dalšího zastavování a ničení horizontu zeleně. A také vytvoření lepšího zázemí pro možnost umístění veřejné vybavenosti a služeb.

#### **4.3 HLAVNÍ BENEFITY ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ**

- Oba nejvyšší body v území jsou ve stejné výškové úrovni jako zámek. Nabízí se zde vytvoření dominant města, které podpoří orientaci v něm a také dotvoří ducha místa a vrátí městu jeho jemnost a měřítko z dob minulosti.
- Velkou výhodou je možnost napojení na autobusové a vlakové nádraží, které propojuje Náměšť nad Oslavou s okolím. Díky dobře fungujícímu integrovanému dopravní systému kraje je tato možnost hojně využívána. Nejdůležitější je však napojení individuální automobilové dopravy.
- Přírodní charakter území hlavně díky blízkosti dvou vodních ploch má velký potenciál. Využití zeleně při okraji lesa a zachování zeleného horizontu pomůže městu zjemnit jeho dálkové pohledy.
- Celé toto území je nepopsaným listem. Což je pro tvorbu nového návrhu velkou výzvou v tom, jak toto území a tím i celou budoucnost Náměště nad Oslavou uchopit.

## 5. KONCEPT

Stávající „čtvrť za kolejemi“ je vnímána jako samostatná část města, hlavně díky železnici, která je značně odděluje ale také z důvodu docházkové vzdálenosti do historického centra města, která je o ¼ delší než ze zbylých částí města. Proto je nutné nalézt propojení staré části této čtvrti s nově navrženou. Návrh nejen respektuje ale také podporuje historickou stezku ze zámku, směrem ke kříži na horizontu řešeného území. Využívá také obou vrcholů území, které jsou v téměř stejné výšce jako zámek, k umístění dominant. Ty podpoří místní i dálkové pohledy na město. Zajištěno je také napojení jak pro pěší, tak pro automobilovou dopravu využitím nadjezdu, podjezdu a dvou pěších lávek, které překonávají železnici a tím značně snižují její vnímání jako bariéry. Návrh respektuje napojení na stávající blokovou strukturu staré čtvrti. Napojení ulic nové a staré čtvrti je řešeno středověkým způsobem. Měřtkem bloků se zástavba přibližuje měřítku města a zároveň zaručuje dostatečnou prostupnost celého území. Na pomezí staré a nové čtvrti vzniká veřejný prostor s náměstím, školou a kostelem. Tento veřejný prostor tak ruší monofunkci čtvrti, která doposud obsahovala pouze stavby pro bydlení. Zástavba není situována až k hranici řešeného území, k okraji lesa. Je zde ponechán zelený pás, ve kterém vzniknou sady, které volně přejdou do zahrad rodinných domů. Bude tak zelení podpořen pohledový horizont.

## 6. NÁVRH

### 6.1 FÁZE

Projekt je rozdělen do dvou fází. Ta první se zabývá vývojem řešeného území v horizontu 75 let. Jako důležité vnímám vytvoření centra, které propojí obě části „čtvrti za kolejemi“. Starou monofunkční a nově vzniklou. V této fázi bude také vyřešeno dopravní i pěší napojení, které je naprosto nezbytné pro správné fungování navržené zástavby. Na vrcholu jednoho z kopců bude umístěna dominanta kapličky, která se bude tyčit nad řešeným územím a bude obklopená zelení.

Druhá fáze se zabývá zastavěním zbytku území, pro které bude již vytvořeno potřebné napojení na stávající hierarchii cest ve městě. Prodloužením městského bulváru, silnice vedoucí středem území paralelně s železnici, bude dosaženo napojení na vybudovaný podjezd u rybníka. Na vrcholu druhého kopce bude umístěna další dominant. Její funkce vyplýne z potřeb města, které budou v době řešení aktuální.

### 6.2 ETAPY

#### 1. ETAPA

V první etapě bude vybudován nadjezd přes železnici pro automobilovou dopravu a lávka pro pěší, která propojí řešené území s nádražím. Budou

realizovány první bloky, které tvoří hlavní veřejný prostor náměstí. Bude realizována stavba kostela a také základní a mateřské školy.

## **2. ETAPA**

Ve druhé etapě bude území propojeno druhou lávkou, která navazuje na pěší trasu z centra města do řešeného území. Budou vybudovány další bloky na jejichž pravém okraji vznikne park, který bude navazovat na stezku ke kapličce, umístěné na vrcholu kopce s výhledem na město a zámek. Důležitým krokem je také vybudování zdravotního střediska a komunitního centra. To bude situováno na nároží u přístupu ke kapličce.

## **3. ETAPA**

Třetí etapa bude zahrnovat stavbu rodinných a bytových domů pod zeleným horizontem. Objekty svou výškou a umístěním nenaruší zelený horizont lesa. Ten bude naopak podpořen zelení zahrad a sadu vybudovaného nad touto zástavbou.

## **4. ETAPA**

Poslední etapa první fáze doplní stávající strukturu o dva bloky na druhé straně parku. Hranici zástavby směrem k horizontu budou opět tvořit rodinné domy se zahradami, které budou volně přecházet do sadů ve svahu stoupajícímu k okraji lesa.

# **6.3 STRUKTURA ZÁSTAVBY ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ**

Struktura zástavby bude městského typu. Je minimalizován počet samostatných rodinných domů. Snahou je vytvořit kompaktní dobře prostupnou čtvrť, na Náměšť, s poměrně vysokou hustotou osídlení. Cílem bylo vyvážit monofuknci staré čtvrti a vytvořit centrum, které by obě území propojilo.

# **6.4 VEŘEJNÉ PROSTORY**

Veřejným prostorem, který spolu komunikuje, je celé centrum řešeného území. Hlavním veřejným prostorem je náměstí, které volně navazuje na předprostor kostela a školy, na vnitroblok s pobytovými schody ale také na dvě ulice. První, která navazuje na lávku přes železnice vedoucí od nádraží. A druhou, která vede paralelně s železnicí centrem řešeného území a má charakter maloměstského bulváru. Tato ulice jednou propojí obě fáze návrhu. Na dominantu kapličky na vrcholu kopce navazuje park, který protíná řešenou zástavbu ve směru stoupání svahu.

# **6.5 PROSTUPNOST ÚZEMÍ**

Území je hustě zastavěno, ale je zde kladen důraz na prostupnost celé čtvrti. Hlavně pro pěší bude cesta čtvrtí milým zážitkem. Kombinace pěších



stezek, parků a průchodů zajišťuje snadný pohyb v území. Důležité je také ale soukromí obyvatel a možnost mít alespoň terasu nebo malou zahradu. Struktura zástavby vytváří navazující městský veřejný prostor, který je protkán parky, stezkami a průchody. Většina území je prostupná, a přesto je zachováno soukromí obyvatel čtvrti.

## **6.6 NAPOJENÍ ÚZEMÍ**

Vyřešení napojení bylo nezbytnou podmínkou pro správné fungování navržené čtvrti. Jako první bude vytvořen nadjezd (1), který bude navazovat na silnici ústící do kruhového objezdu. Tato silnice se rozdělí na dva směry, jeden k nádraží dál od kolejí, a druhý, blíže ke kolejím tvořící nájezd na nadjezd. Ten bude ústít do středu návrhu první fáze. Důležité je také napojení pro pěší. Z toho důvodu je navržena lávka (3) vedoucí od nádraží, která vede do ulice směřující do hlavního veřejného prostoru čtvrti. Dalším pěším napojením bude prodloužení cesty z centra města (4) pomocí další lávky, která do území pokračuje po trase historické trasy, směrem ke kříži na horizontu. Jako poslední bude před začátkem druhé fáze vybudován podjezd (2) pod železnici, který bude přístupný „T“ křižovatkou z hlavního tahu u rybníka a bude ústít do bulváru ve středu řešené čtvrti. Na toto řešení bude možné napojit zbývající zástavbu druhé fáze za několik desetiletí.

## **6.7 DRUHÝ KOMUNIKACÍ**

Po obvodu bloků se nachází obousměrné hlavní komunikace. Jednotlivé bloky jsou pak obsluhovány pomocí jednosměrných ulic, které jsou většinou zklidněného charakteru a budou sloužit pouze obyvatelům daného bloku či zásobování.

## 7. BILANCE

### Bilance území

Plocha řešeného území	34,06 ha
z toho > 75 let	17,23 ha
z toho 75 let <	16,83 ha
procento zastavení původní	0%
zastavěná plocha nové zástavby	3,44ha
procento zastavení navržené (z 17,23 ha)	18,9%

### Bilance bydlení

Počet RD	153
z toho pro 1 rodinu	126
z toho pro 2 rodiny	27
Počet BJ	313
z toho 1+kk (1/4)	78
z toho > 100 m <sup>2</sup> (1/4)	78

Počet rezidentů	<b>1602</b>
$(27 \times 6) + (126 \times 4) + (78 \times 4) + (156 \times 3) + (78 \times 1,5)$	
Počet rezidentů na hektar	93 os/ha

### Výpočet parkování

#### 1. Výpočet parkovacích stání

Počet RD	153
počet BJ	313
z toho 1+KK	78
z toho > 100 m <sup>2</sup>	78
počet parkovacích stání $(153 \times 2) + (157 \times 2) + (78 \times 1,5) + (78 \times 0,5)$	776

#### 2.Zjednodušený výpočet

počet rezidentů	1602
počet automobilů na osobu	0,5
nutný počet parkovacích míst	801

### Navržené parkovací stání

počet navržených parkovacích míst	<b>1116</b>
z toho na povrchu	129
z toho v podzemí	987

## 8. ZÁVĚR

Výsledkem diplomové práce je urbanistická studie, která řeší návrh udržitelné sídelní struktury v Náměšti nad Oslavou.

Koncept tvorby je založen na vnímání čtvrti za železnicí, jako samostatné části města, kterou je nutno napojit na stávající strukturu. Pojetí území využívá historického odkazu stezky, která kopíruje osu spojující zámek, sousoší sv. Trojice na náměstí a kříž na horizontu lesa v řešeném území. Důležité je podpoření přírodního charakteru a tím i génia loci celého města.

Návrh klade důraz na efektivnost zastavění území, dopravní napojení, měřítko města, prostupnost území, důležitost pohybu pěších a prolomení monofunkce staré čtvrti, vytvořením centrálního veřejného prostoru. Důležité je také umístění dominant, které ovlivní místní i dálkové pohledy na město.

# SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

## INTERNETOVÉ ZDROJE

### MAPOVÉ PODKLADY

- Územní plán Náměšť nad Oslavou – dostupné z [www.namestnosl.cz](http://www.namestnosl.cz)
- Historické mapy – dostupné z [www.ags.cuzk.cz](http://www.ags.cuzk.cz)
- Historické mapy – dostupné z [www.hsmap.cz](http://www.hsmap.cz)
- Běžné mapové podklady – dostupné z [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz)

### ZDROJE OBRÁZKŮ

- 5 Iconic paver patterns, autor neuveden. Vintage Revivals [online]. [cit. 17.5.2021]. Dostupný na WWW: <https://vintagerevivals.com/5-iconic-paver-patterns-you-can-diy/>
- Station Square – HANSWIJK Frank. Station Square Zwijndrecht. In: Landezine [online]. [cit. 17.5.2021]. Dostupný z WWW: [https://landezine.com/wp-content/uploads/2014/10/Station\\_Square\\_Zwijndrecht-bureau\\_B+B-03.jpg](https://landezine.com/wp-content/uploads/2014/10/Station_Square_Zwijndrecht-bureau_B+B-03.jpg)
- Henriksdalshamnen, autor neuveden. Landezine [online]. [cit. 17.5.2021]. Dostupný na WWW: <http://landezine-award.com/henriksdalshamnen/>

### LITERATURA, NORMY

- KRIER, Léon. Architektura volba nebo osud. 1. české vydání. Praha: Reprodukce Baroa, spol. s r.o., 2001 ISBN 80-200-0012-7
- SITTE, Camilo. Stavba měst podle uměleckých zásad. 2. české vyd. Brno: ÚÚR, 2021. ISBN 978-80-87318-21-8
- JEHLÍK, Jan. Obec a sídlo: o krajině, urbanismu a architektuře. Praha: Ausdruck Books, 2013. ISBN 978-80-260-5399-6.
- GEHL, Jan. Města pro lidi. Brno: Partnerství, 2012. ISBN 978-80-260-2080-6
- ČSN 736110. PROJEKTOVÁNÍ MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ. 2006

### OSTATNÍ

- Mmcité – městský mobiliář. Fotografie z katalogu produktů
  - 1) Odpadkový koš
  - 2) Stojan na kola
  - 3) Lavička

## SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

VUT	Vysoké učení technické
FAST	Fakulta stavební
VŠKP	vysokoškolská práce
ČR	Česká republika
ORP	obec s rozšířenou působností
ZŠ	základní škola
MŠ	mateřská škola
RD	rodinný dům
BD	bytový dům
NP	nadzemní podlaží
PP	podzemní podlaží
ÚP	územní plán
MHD	městská hromadná doprava
m	metr, jednotka délky
ha	hektar, jednotka plochy
km/h	návrhová rychlost - kilometr za hodinu
m n. m.	metrů nad mořem
%	procenta
atd.	a tak dále
apod.	a podobně
č.	číslo
ul.	Ulice

## SEZNAM PŘÍLOH

Urbanistická studie B1

01-03	ANALÝZA MĚSTA
04	PROBLÉMOVÝ VÝKRES
05	KONCEPT
06	SCHÉMATA NÁVRHU
07	HLAVNÍ SITUACE
08	ŘEZY ÚZEMÍM
09-10	FUNKCE
11-12	DOPRAVA
13-14	URBANISTICKÝ DETAIL

Volné přílohy

- Urbanistická studie A3 ve 2 vyhotoveních
- Prezentační plakát B1
- Fyzický model
- CD s elektronickou verzí všech příloh

